1

2

LAGOON 39'

Le challenger

Une nouveauté dans le segment des catamarans de 12 m est toujours un événement digne d'intérêt. Le Lagoon 39', avec ses arguments techniques et ergonomiques originaux, se démarque de la concurrence et vient également bousculer l'équilibre des positions qui s'était installé au sein de la gamme entre l'indéboulonnable 380 et le récent 400.

Texte : Philippe Echelle – Photos Nicolas Claris et Ph. Echelle

1 400 COQUES PLUS TARD !

Lancé en 1999, le 380 a écrit une page significative de l'histoire du chantier Lagoon. Au rythme d'un par semaine tout au long de cette période, "le plus grand des 12 m" aura marqué la décennie et influencé l'ensemble de la catégorie. 700 unités plus tard, il est encore en production comme un totem auquel on n'oserait pas toucher. Les 100 000 € d'écart qui le séparent du 39' pourraient prolonger cette réussite étonnante.

POUR 1 PIED DE PLUS OU DE MOINS !

Sous l'angle du positionnement marketing, il peut sembler curieux de télescoper 3 bateaux entre 38' et 40' ! À l'examen, le choix de Lagoon est probablement plus stratégique qu'il n'y paraît. Le 38, star modeste, constitue le ticket d'entrée dans la multicoquie de la fratrie Lagoon. Le 40 est un catamaran plus sophistiqué, mature et spacieux, qui a ouvert une ère nouvelle en matière de qualité de fabrication. Entre les deux, le 39' offre

e interprétation créative du concept interposant une vision différente de space aménagé et du gréement.

A LA RECHERCHE DE LA FORMULE MAGIQUE

ut un temps où les architectes de mul- fusionnaient avec leurs créations et sonnalisaient beaucoup leurs plans, nme ce fut le cas à l'époque héroïque l'automobile avec des légendes nme Bugatti, Lotus ou Alpine. Cette on appartient maintenant en partie à stoire ; sans forcer le parallèle, l'orien- on de Lagoon paraît rejoindre les occupations des constructeurs auto- biles contemporains, qui mettent intenant sur le marché des machines nsensuelles, responsables, familiales, n agressives, sécurisantes et faciles à e ; toute la différence entre une ber- de 2013 et la Citroën SM à moteur serati de 1970 ! Certains passionnés achés au "caractère" de leur engin le retteront, les autres adopteront.

LA SOLUTION NO 39

39' n'est pas un petit 40' ou un 380 nterprété, c'est un tout nouveau eau qui fait bouger les lignes dans sieurs domaines. Le style, d'abord, car la coopération de VPLP avec Patrick le Quément (une pointure dans ce domaine, ancien responsable du design Renault !) a permis de revisiter le design extérieur Lagoon en le faisant évoluer par touches discrètes, mais importantes pour la perception finale de la silhouette. La fonctionnalité et l'ergonomie ont aussi été touchées par un travail en profondeur afin d'adapter de manière fine le cata aux modes de vie et aux rythmes des moments partagés par les équipages de ces unités. Le compartiment technique a été l'objet d'arbitrages volontaires afin d'optimiser la facilité de conduite et le confort à la mer.

UN PLAN DE VOILURE INNOVANT

Reculer la position du mât de 3 m influe sur la totalité de la conception du navire, les motivations doivent donc être solides. Cette disposition favorise la transparence du roof et libère la façade avant, mais elle impose de renforcer les fonds au moyen d'un généreux (et probablement lourd) varanguage en arête de poisson, sur lequel vient s'appuyer l'épontille tubulaire située maintenant au niveau de la cuisine. L'objectif principal vise le positionnement du centre de gravité et la lutte contre le tangage. Prime à la décision, l'ouverture de l'angle d'étai autorise la réduction de l'inertie du tube et améliore sa pénétration dans l'air : moins de poids

LE POINT DE VUE DE MARC VAN PETEGHEM

(d'après un entretien avec l'architecte)

Pour cette génération de 39 et 52, nous avons longuement réfléchi à la question : "Qu'est-ce qu'un Lagoon en 2013 ?" et réinterrogé le sens que cela prend pour les futurs utilisateurs. Pour cela, nous avons été au-delà de ce que nous faisons d'habitude dans l'analyse des "moments de vie" à bord, des actes essentiels de la vie quotidienne. Naviguer, partager, se reposer, cuisiner, se rencontrer, vivre en équipage, mais aussi profiter de moments d'isolement... Nous avons aussi retravaillé le design de la "carrosserie" avec Patrick le Quément dans un esprit très collaboratif, revisité la silhouette pour faire "voler" les lignes du bimini rigide et obtenir une perception tendue des sections hautes de flotteurs. Le bond en avant, bien sûr, c'est le gréement positionné en arrière ; il devrait être efficace au point de vue aérodynamique avec un allongement supérieur et donner plus de force propulsive pour une surface donnée. Le triangle avant sera puissant tout en privilégiant la facilité de manœuvre. L'hydrodynamique a également été soignée pour un meilleur passage dans la mer formée et une réduction du tangage. Les essais réalisés à bord ont confirmé ces points, la conduite du bateau m'a semblé aisée, une sorte de "mobylette" agréable avec un meilleur étagement des surfaces avant. Le 39' est bien positionné dans la gamme avec des proportions réussies entre les volumes intérieur et extérieur. Je n'ai pas eu le loisir pour l'instant de vivre plusieurs jours à bord, j'espère le faire rapidement avec mes proches.

: Le 39 a conservé le code silhouette de la marque, mais le travail sur le design extérieur VPLP / Patrick Quément le fait évoluer en de nombreux points.

: Le nouveau plan de voilure fait la part belle aux voiles d'avant pour le petit temps, mais le rendement la GV n'est pas oublié avec un bel élancement pour la version à corne.

: Un bateau facile et agréable à naviguer.

: Il ne faudra pas hésiter à jouer avec un spinnaker au portant, un profil enroulable combinera performances et facilité de manœuvre.

5

7

6

dans les hauts et une meilleure finesse aérodynamique ! Les sections avant des flotteurs bénéficient également de l'évolution. Plus tendues, elles devraient améliorer le passage dans le clapot au près et contribuer à réduire les chocs sous la nacelle.

OBJECTIF VIE À BORD !

Bénéfice secondaire de cette architecture, la face avant du roof accueille de grands panneaux ouvrants et le dossier du carré avance jusqu'à l'aplomb de la cloison, aérant les volumes du carré et de la cuisine. L'alpi (parement de bois reconstitué d'excellente tenue) employé à profusion est beaucoup plus flatteur que les surfaces gelcoatées des modèles précédents. Les moulures parfaitement ajustées adoucissent les angles et jouent le rôle de fargues pour les objets déposés. Le siège de la table à cartes coulisse de façon pertinente pour se transformer en banquette à l'heure du repas (si on mange à l'intérieur). La lumière naturelle pénètre abondamment dans le carré sans éblouir grâce aux façades verticales, l'observation panoramique du plan d'eau est réelle, sans angles morts. Les rails des rideaux coulissants sont habilement masqués par des bandeaux verticaux. Le sol foncé (sans excès) tranche habilement avec le chêne clair des meubles. L'atmosphère générale est réussie, la qualité d'assemblage et de fabrication a fait un bond en avant. La gazinière appellera cependant des serre-casseroles plus efficaces. L'accoudoir tubulaire inox du carré gagnerait à proposer une forme arrondie en lieu et place d'un tube droit.

PLOMBERIE, ÉLECTRICITÉ : UNE APPROCHE LISIBLE

Le "confort moderne" à bord d'un catamaran de croisière participe à la satisfaction de l'équipage, mais la maintenance ou les pannes ne doivent pas représenter une astreinte perpétuelle pour le chef de bord. Sur le 39', la plomberie a été soignée, les pompes et les vannes sont repérées par des étiquettes plastifiées, la plupart sont insérées dans des logements indépendants au-dessus des planchers, les doubles colliers sont accessibles (serrages face à l'intervenant) et les parties potentiellement blessantes en sortie de filetage recouvertes par des capuchons de protection rouges, bravo ! Les tuyaux annelés avec du fil inox faisant mauvais ménage sous la flottaison avec le bronze (électrolyse), la majorité des vannes est maintenant en polyamide (type pétrole). Le câblage électrique et les boîtiers de commande ou de dérivation méritent un coup de chapeau. Les connectiques étanches au ruissellement se sont généralisées (très important !), le manuel du propriétaire évolue aussi (clair, précis et détaillé, illustré de photos couleur), la maintenance sera grandement facilitée ; la prévention des risques et la lisibilité des fonctions redonneront le sourire au skipper.

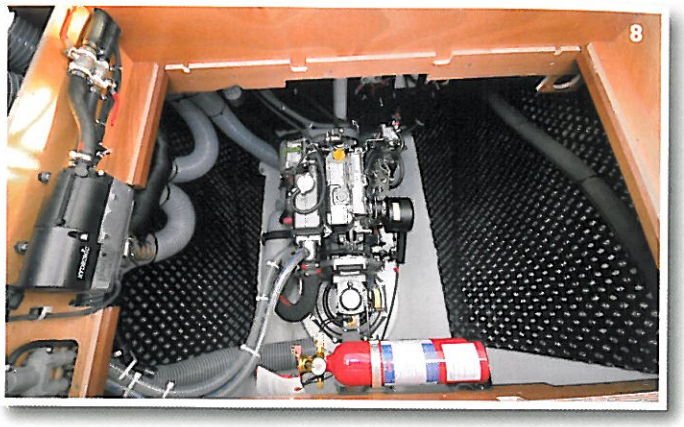
UNE INSTALLATION MOTEUR RATIONNELLE

L'accès moteur s'effectue en deux temps, il faut d'abord ouvrir les capots étanches puis retirer les 3 panneaux CP de l'étage d'isolation phonique (leur sens n'est pas repéré). L'ouverture a été élargie, le cheminement des gaines de ventilation ordonné et la visibilité du groupe et des périphériques est totale. Il manque encore un cale-pied intermédiaire pour accéder au fond de coque et les champs de CP ne sont pas protégés après découpe, mais ces remarques restent mineures au regard des efforts

accomplis. La mousse d'isolation tapisse la salle machine, l'extincteur automatique est à poste, les doubles colliers inox protégés sont en place partout, excellent !

200 MILLES AVEC LE 39'

La météo capricieuse de l'hiver 2013 et les contraintes de mise au point ayant repoussé les tests du 39', c'est début avril, à l'issue du salon de La Grande-Motte que nous appareillons pour les Baléares. Equipage paré pour un coup de tramontane à 35 noeuds (fréquent dans le secteur à cette période), ce sera finalement une semaine de grand beau temps !
Il n'est pas toujours possible de passer 3 jours à bord d'une unité d'essai ; pendant ce convoyage, nous aurons le loisir de profiter largement de la vie à bord, mais les conditions de vent légères nous priveront des sensations dans la mer formée. L'appropriation des cabines est facilitée par des couchages superbes, une literie remarquable et un confort manifeste. Les toilettes électriques, la qualité des installations sanitaires (plomberie, douches, robinetterie), comme l'isolation phonique et la ventilation participent au plaisir du séjour à bord. D'entrée de jeu, la convivialité s'organise, facilitée par l'incontournable rendez-vous du carré extérieur. Une collaboration épicurienne en cuisine est prétexte à l'essai approfondi des installations. Le rythme des quarts se met en place ; le vent faible qui règne sur tout le bassin ouest de la Méditerranée nous offre une merveilleuse occasion de redécouvrir les ciels fabuleux de début de saison. Le plan de pont du 39' est facile à vivre, l'envoi du gennaker à 2h du matin est l'occasion de découvrir du bout des doigts le mode d'emploi. Nous démarrons tranquillement à 5,4 nd avec 9 nd de vent à 50° de l'apparent, ce qui n'est pas mal en dépit d'une carène déjà salie. Le blocage des hélices repliables fait gagner un demi-nœud et libère visiblement la foulée du bateau ! La bosse du stockeur de gennaker revient sur le passavant tribord à côté du siège de barre, rendant la manœuvre aisée ; le winch électrique multifonction constitue une aide précieuse et conseillée. J'ai moins aimé le positionnement du winch de traveler : on voit bien ce que l'on fait, mais bio-mécaniquement, ce n'est pas idéal. La motorisation sera la solution. Avec deux winches électriques, le remplacement des panneaux solaires actuels par des modèles monocristallins au rendement supérieur s'imposera. La bôme dépasse du couronnement, son module généreux permet aux sangles du point d'écoute (saisies au milieu du profil) de travailler en toute tranquillité. La visibilité sur la zone du pied de mât et des sorties de drisses, bosses et écoute foc est bonne. L'allongement du plan de voilure est servi par le joli mât Selden à double étage de barres de flèche poussantes (on ne regrette pas les disgracieuses triangulations tubulaires des installations précédentes). La section du tube procure un gain aérodynamique et l'ensemble est plus flatteur au regard. Les profils Incidences du solent autovireur et de la grand-voile sont parfaitement adéquats (pourquoi la bordure de GV n'est-elle pas réglable ?). Le gennaker gagnerait à être plus


8

9

EN CHIFFRES

Quelques polaires croisées avec les relevés de vitesse (armement complet, annexe avec moteur sur bossoir, fuel et eau 1/4 du plein

Avec GV et gennaker

Vent réel en nd	*Vitesse en nœud*	*Angle par rapport au vent*
6,5	4	Travers
15	7,3	Bon plein
20	8,3	Largue
25	10	Grand largue

Avec GV 1 ris et foc

25	7,1	Bon plein
25	8	Travers

5 : Le 39 dans notre repaire secret du nord de Minorque. La taille et la maniabilité de ce "grand" 39' le prédestine aux longues virées hors marinas, pourquoi pas les Baléares en juin ?

6 : La nouvelle architecture du 39 favorise l'ergonomie et la fluidité des relations entre les différents espaces. La maniabilité de la grand-voile gagne aussi au change.

7 : Stockeur de gennaker et enrouleur de foc autovireur de marque Facnor sont bien dimensionnés et faciles à utiliser.

8 : L'architecture de la cale moteur est rationnelle, l'accessibilité des organes excellente.

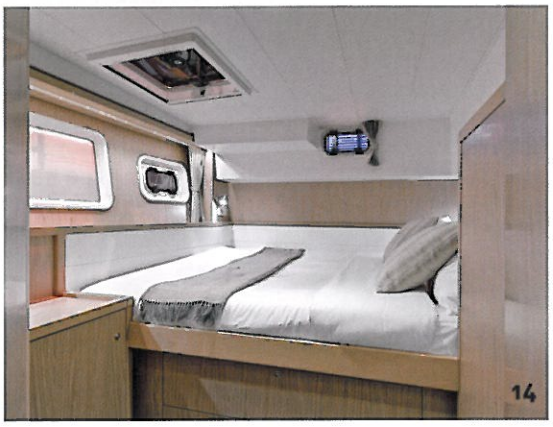
9 : Carré extérieur douillet, poste de pilotage confortable, larges passavants et intérieur accueillant... la soirée sera belle au mouillage forain.

10

11

12

13


14

15

généreux en volume et moins typé code 0 dans l'esprit de ce qui a été réalisé sur le 52'. L'idée d'un spinnaker asymétrique polyvalent et enroulable me séduit sur ce type de multicoque et de gréement. Les séances au moteur ne constitueront pas une punition avec le 39', l'absence de vibrations, l'isolation phonique de la version 30 CV essayée et la sobriété des moteurs thermiques modernes font envisager avec sérénité les longues traites économiques à 6,5 nd de moyenne à 2800 tr/min. Le 39' est à peine paresseux dans le tout petit temps, s'éveille nettement à partir de 8 nd réels et atteindra 10 nd au portant au maximum du range du gennaker (25 nd réels). Ce catamaran est agile, équilibré, les manœuvres de virement et d'empannage s'enchaînent sans difficulté. L'allongement de la GV à corne lui procure une forme très cohérente et une grande facilité de réglage, les solutions modernes trouvées par les maîtres voiliers pour les profils avant autorisent l'exploitation réelle de cette nouvelle configuration. Une réservation dans l'angle du roof pour une cloche permettrait de tangonner le foc ou le gennaker, cela irait dans le sens d'une conduite totalement décontractée au portant.

CONCLUSION

J'ai pris beaucoup de plaisir à vivre plusieurs jours à bord de ce multi confortable et bien construit. L'agrément est soutenu par la simplicité d'utilisation et la lisibilité des fonctions. Le pack équipement Premium de la version essayée propose toutes les options nécessaires, sauf le dessalinisateur (indispensable pour éviter de surcharger le bateau). Les performances dans le très petit temps restent modestes ; elles sont convenables dans le medium. Dans la brise, c'est surtout la facilité qui est recherchée. L'essentiel est ailleurs, la cohérence générale de ce "grand catamaran" (seulement 11,70 m !) devrait rendre heureuses les familles voyageuses.

+
- Concept "vie à bord" réussi
- Produit de qualité
- Catamaran facile à utiliser

−
- Retour de l'écoute de solent dans le mât
- Fixation des manilles de trampolines par boulonnage
- Champs des contreplaqués de planchers non protégés

10 : La transparence du carré bénéficie de la nouvelle architecture.

11 : Ventilation abondante et réglage de la lumière au moyen de rideaux dont les glissières sont masquées.

12 : La cuisine n'isole pas le "coq", ses installations favorisent même l'émulation et en font le vrai carrefour de l'équipage.

13 : Nous sommes bien à bord d'un 39' ! (la cabine bâbord en version propriétaire)

14 : La cabine arrière tribord n'a rien à lui envier.

15 : La qualité et la fonctionnalité des installations sanitaires participent réellement au confort du 39'.

LES CONCURRENTS

Modèle :	LEOPARD 39	LIPARI 41	NAUTITECH OPEN 40	FREYDIS 39 CROISEUR
Constructeur :	Leopard	Fountaine Pajot	Nautitech	Tournier Marine
SV au près en m2 :	87	96	91	102
Poids en t :	9,1	10,3	7,8	6
Prix de base en € HT :	229 000	255 000	297 000	308 000

FICHE TECHNIQUE

e : VPLP	
xtérieur : VPLP/Patrick le	
:	
ıtérieur : Nauta/Lagoon	
: 11,74 m	
6,79 m	
eau : 1,27 m	
air : 18,40 m	
de nacelle : 0,65 m	
ide : 11,2 t	
: 2 X 20 CV ou 2 X 30 CV	
ı près : 70 m2 ou 76 m2 (corne)	
V : 38 m2 ou 44 m2	
V à corne)	
ireur : 32 m2	
: 68 m2	
: fonds monolithiques, bordés	
ndwich balsa polyester infusé,	
ti-osmose.	
version essayée : pack Premium	
nt électronique complet, vidéo	
ffage à circulation d'eau, hélices	
WC électriques…	
HT	

L'intégralité de la technique est regroupée au poste de pilotage, libérant ainsi totalement le cockpit

Caractéristique de la nouvelle gamme, l'implantation du mât est reculée afin de diminuer le tangage, d'améliorer le rendement de la GV grâce à un allongement supérieur, et de libérer la vue panoramique depuis l'intérieur

Le triangle avant disponible autorise l'utilisation de grands gennakers puissants qui restent faciles à rouler au delà de 15/17 nd réels

Les designers ont réalisé un bimini rigide bien intégré dans la forme générale du roof, il supporte également la barre d'écoute

ovireur prend le la brise pour une lité de manœuvre

L'absence de structure épontille favorise la transparence du roof

Le gréement en position arrière permet également d'affiner les sections avant des flotteurs

Les larges passavants plats ceinturent le roof pour des déplacements aisés, une main courante constitue le point fixe sécurisant pour l'accès depuis le cockpit

La motorisation 30 CV couplée aux hélices repliables est discrète et endurante

Le 39 est proposé en deux, trois ou quatre cabines doubles : de quoi largement trouver son bonheur !